

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

昭59—34940

⑪ Int. Cl.³
B 60 N 1/10

識別記号

庁内整理番号
B 8008—3B

⑬ 公開 昭和59年(1984)2月25日

発明の数 1
審査請求 未請求

(全 6 頁)

⑭ 折り畳み式シート等のストライカ構造

動車株式会社テクニカルセンタ
ー内

⑮ 特 願 昭57—145879
⑯ 出 願 昭57(1982)8月23日
⑰ 発 明 者 平間康雄
茅ヶ崎市松が丘二丁目2番57号
⑱ 発 明 者 梅津芳弘
厚木市岡津古久560—2 日産自

⑲ 出 願 人 日産車体株式会社
平塚市天沼10番1号
⑳ 出 願 人 日産自動車株式会社
横浜市神奈川区宝町2番地
㉑ 代 理 人 弁理士 土井整

明 細 書

1. 発明の名称

折り畳み式シート等のストライカ構造

2. 特許請求の範囲

正面から見て略逆し字をなし、その垂直面を車体への取付部とし、水平面は、車体の前方側面に向つて漸次先細になる略三角形形状に形成され、かつ、後方の幅広部には、少なくともシートに設けたフック先端の鉤状部及びガイド用突起が入る大きさを有する、ロックデバイススペースの下端に形成された一対のガイド用突起の一方が嵌込まれる嵌合孔が穿設されていると共に、該嵌合孔の後部の直線部をロック係合部とし、該ロック係合部はその断面形状において略円形状に形成されていることを特徴とする折り畳み式シート等のストライカ構造。

3. 発明の詳細な説明

本発明は折り畳み式シート等のストライカ構造に関するものである。

従来、シートベルトを組込んだ折り畳み式の

リヤシートにおいては、シートベルトのアンカ一部分材に強度を保たせるために、シート構造、ロック構造等を大巾に補強しなければならなかつた。このため、該シートが重くなりしたがつてこれを支えるストライカも必然的に大きな断面形状を必要とした。しかしながらこの従来のストライカは第2図乃至第4図に示すように、鋼製の丸棒をコ字状に折曲してストライカ本体1を成形し、それをプレート2に溶接等で固着して形成していた。そして該ストライカの車体への取付けは、該ストライカ本体1を縦方向にしてリヤシートaのフック3が位置する車体Aのホイールハウス4にビス5等で取付け、プレート2よりリヤシートa側に延在するストライカ本体1の上部水平部1aに、第3図に示すようにリヤシートaのフック3を係合させ、該リヤシートaの荷重をストライカ本体1の上部水平部1aと、該上部水平部1aより下方に延在する垂直部1b及びプレート2よりリヤシートa側に延在し、前記垂直部1bとつながる下部水平

部1cとて上下方向に突強るようにして支えていたので、該リヤシートaの荷重を支えるには充分ではあるが、該車の衝突による急停車時等によりシートベルト6のアンカー部材7に過大な負荷が掛つた場合、該負荷がストライカに略前方向の引張り荷重となつて伝わり、したがつて、該荷重はストライカ本体1の上部水平部1aのみで支えることになり、よつて、該ストライカが変形してしまう虞れがあつた。この問題を解消する方法として、該リヤシートaの前脚の強度を高めたり、あるいはシート下面に補強部材を介装することも考えられるが、車体の重量が増むことになるために好ましくない。8はシートクッション、9はシートバック、10はロックデバイスペース、11はデバイスアーム、12は前脚、13はシートクッションの回転中心軸、14はシートバックの回転中心軸、15はシートベルトの先端に取付けられたバックル、6'は前記シートベルト6に結合される他方のシートベルトであつて、その基端は車体Aのフロア16に固

はシートバックへの取付用ボルト孔、21は取付用ボルト、18aは操作レバーに穿設されたリベット貫通用孔である。前記シートバック9の前倒れに伴い、デバイスアーム11の裏面下方に突設したガイドピン22が前記回転中心軸14を中心としてロックデバイスペース10に穿設されたガイド溝10bに沿つてX方向に回転し、該ロックデバイスペース10のガイド溝10bより下方に支軸23により回転自在に枢支されたリンク24の上部24aを押す。リンク24の上部24aが押されると該リンク24は支軸23を中心としてY方向に回転し、該リンク24の下部24bと当接している、前記ロックデバイスペース10とブラケット25の間に支軸26により回転自在に枢支された先端3aが鉤状をなす前記フック3の上端部3bを、該フック3をロック方向に付勢しているスプリング27のばね力に抗して押し、該フック3をY'方向に回転させ、ロックを解除させてストライカ本体1との係合を外す。これによりシートクッション8を回転中心軸14を中心としてシートバ

定され、又、先端部には前記バックル15に係合するタンク15'が取付けられている。尚、第1図は前記リヤシートaの取付位置を示す自動車の該略図で、bはフロントシートである。

ことで本発明のストライカを説明する前に、リヤシートaの折り畳み方法について説明をすると次の通りである。すなわち第5図乃至第7図に示すように、先ずシートバック9に取付けたデバイスアーム11に回転自在にリベット17で枢支された操作レバー18の先端を、該操作レバー18とリベット17の間に介装されたスプリング19のばね力に抗して引上げると、該操作レバー18はリベット17を中心として上方に回転すると共に、該操作レバー18の裏面に突設したストッパピン20がロックデバイスペース10の上端の一部を切欠いて設けた係合溝10aから外れる。これによりシートバック9を回転中心軸14を中心として前倒しすることができる。11aはデバイスアームに穿設された軸孔、11bはリベット係止用孔、11cはストッパピン貫通用孔、11d

ック9と共に前方に回転させ、折り畳むことができるようになる。〔第5図(f)、(h)参照〕10cはロックデバイスペース10に穿設された支軸26の軸孔、10dはシートクッション8への取付用ボルト孔、10eはブラケット25の取付用孔で、そのうち1つはボルト取付孔10dを兼ねている。10f、10f'はロックデバイスペースの下端に形成されたガイド用突起、28はロックデバイスペース取付用ボルトでこの実施例の場合2本である。29はブラケット取付用ピンでこの実施例の場合3本である。30は前記ブラケット25の一端に立設された前記スプリング27の一端に係止する係止片、31は前記ブラケット25の表面に取付部材32を介して取付けられたバンパーラバーで、リヤシートaのセット時に於けるストライカ1とロックデバイスペース10のガイド用突起10f、10f'及び係合溝10gとの当りを柔らげるものである。

本発明は前記従来の問題点に鑑みてなされたものであつて、正面から見て略逆し字をなす厚

板からなり、その垂直面を車体への取付部とし、水平面は車体前方の側面に向つて漸次先細になるよう略三角形に形成され、かつ、後方の幅広部には、少なくともシートに設けたフック先端部の鉤状部及びガイド用突起が入る大きさを有する、ロックデバイススペースの下端に形成された一対のガイド用突起の一方が嵌まれる嵌合孔が穿設されていると共に、該嵌合孔の後部の直線部をロック係合部とし、該ロック係合部はその断面形状において、略円形状に形成されているストライカを提供することにより、自動車の衝突時等に発生するストライカに掛る引張り荷重の負荷に対する剛性を強くし、該ストライカの變形を防止することを目的とするものである。

以下、本発明を図示せる実施例に随つて説明する。

第8図において40は本発明による折り畳み式リヤシート用のストライカであつて、正面から見て略逆し字状をなす比較的肉厚の鋼板からな

体Aのホイールハウス4等に取り付ボルト48、48'により取付ける。

以上述べたように本発明によれば該ストライカの水平面を前後方向の荷重に対して突張るよう先端が車体前方に向つて漸次先細になる形状としたので、自動車の衝突等による引張り荷重に対しても充分に耐えることができ、したがつて、ベルトアンカーを設けたシートフレームや脚部への入力を軽減させることができる。又、本発明によれば該ストライカを比較的肉厚の鋼板により成形したが、片持ハリにしたので重量も嵩むことがなく、又断面係数を連続的に変化させ、かつ、ロック係合部も鍛造加工で円断面としたので強度的にも高いものが得られ、しかも、カシメ、溶接等がないのでシートのセット時に発生する荷重や、車の振動による乗員の繰返し荷重に対しても耐疲労強度を向上させることができる等の効果を有するものである。

4. 図面の簡単な説明

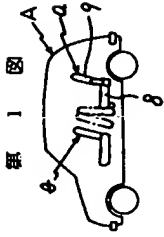
第1図は折り畳み式リヤシートの取付け位置

り、その垂直面を車体Aへの取付部41とし、該取付部41からシート側に向つて延在する水平面42は車体前方の側面に向つて漸次先細になるよう平面でみて略三角形に形成され、その後方の幅広部には適宜な大きさを有する嵌合孔43が穿設されている。又、前記嵌合孔43の後部に位置し、前記取付部41からシート側に向つて延在する直線部をロック係合部44とし、該ロック係合部44の、ロックデバイススペース10の下端に形成された係合溝10g及びフック3の先端3aの鉤状部が係合される部分44aは、ロック性を良くするためその断面形状が略円形状に形成されている。45、45'は車体に前記ストライカ40を取付けるためのボルト孔である。尚、該ストライカ40は比較的肉厚の鋼板をプレス成形によつて成形されるものであるが、前記ロック係合部44の円形部は第9図(1)、(2)に示すように鍛造プレスの上型46と下型47によつて加圧し角部を潰して円形状にする。このようにして形成されたストライカ40はロック係合部44を後方にして車

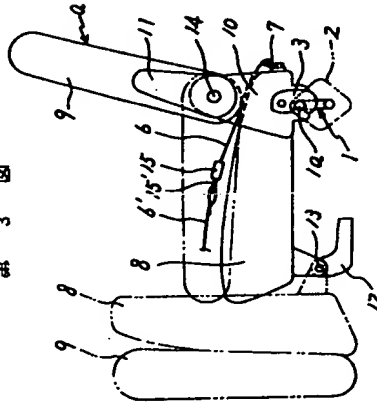
を示す自動車の該略側面図、第2図は従来のストライカの形状とその取付位置を示す車体の内側から見た要部の拡大斜視図、第3図は折り畳み式リヤシートの拡大側面図、第4図はリヤシートとストライカの位置関係を示す部分斜視図、第5図(1)、(2)はデバイススペース、デバイスアーム及びフックの作動状態を示す拡大側面図、第6図は同上の分解斜視図、第7図は第6図のI-I線断面図、第8図は本発明によるストライカの斜視図、第9図(1)、(2)はロック係合部の成形状態を示す拡大断面図、第10図は本発明によるストライカを車体に取り付けた状態を示す要部の斜視図、第11図はストライカとフックとの係合状態を示す部分斜視図である。

aは折り畳み式リヤシート、3はフック、4はホイールハウス、40はストライカ、41は取付部、42は水平面、43は嵌合孔、44はロック係合部。

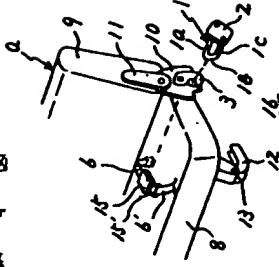
第 1 圖



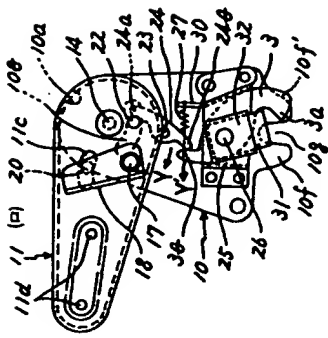
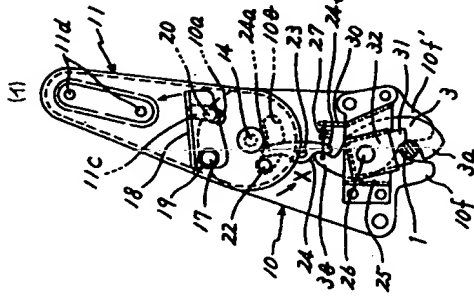
第 3 圖



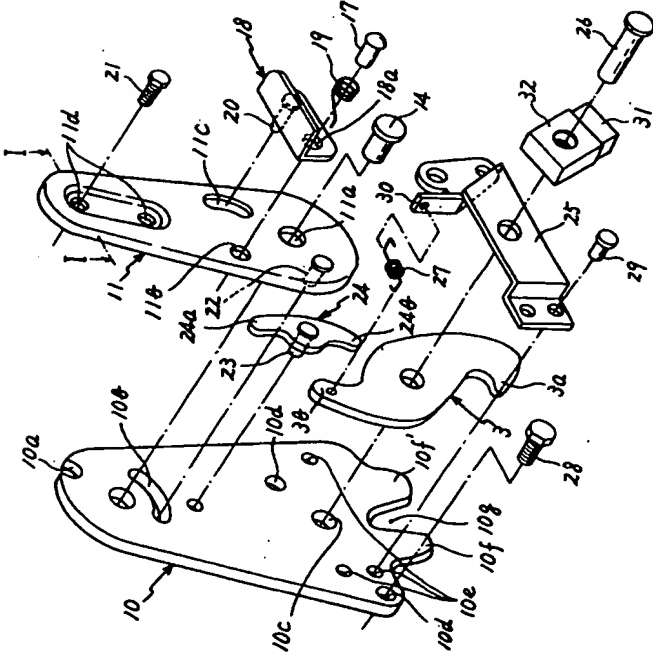
第 4 圖



第 5 圖



第 6 圖



第 7 圖



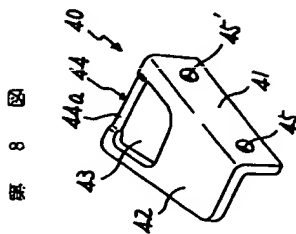
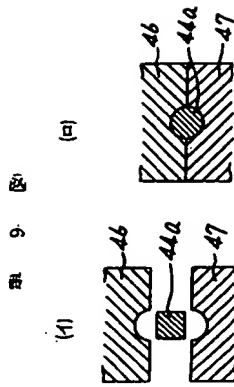


図 8

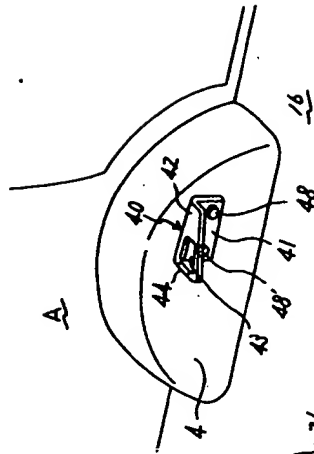
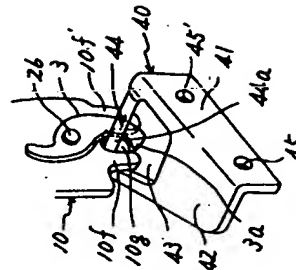


図 10



手続補正書 (自発)

58. 7. -4
昭和 年 月 日

特許庁長官 若 杉 和 夫 殿

1. 事件の表示

昭和 57 年 特 許 願 第 145879 号

2. 発明の名称

折り畳み式シート等のストライカ構造

3. 補正をする者

事件との関係 特許出願人

日産車体株式会社 (外1名)

4. 代理人

東京都港区赤坂1丁目1番14号 沼池東急ビル

(6170) 弁理士 土 井 整

電話(584) 6321~5番

5. 補正命令の日付 昭和 一 年 一 月 一 日

6. 補正の対象

明細書の「特許請求の範囲」の欄、同「発明の詳細な説明」の欄の一部、同「図面の簡単な説明」の欄の一部。

7. 補正の内容

別紙の通り

7. 補正の内容

(1) 明細書中「特許請求の範囲」の欄を下記の通りに訂正。

「正面から見て略逆L字をなし、その垂導面を車体への取付部とし、水平面は、車体の前方側面に向つて漸次先細になるように形成され、かつ、後方の幅広部には、シートに設けたフック先端の鉤状部及びガイド用突起が入る大きさを有し、かつ、ロックデバイスペースの下端に形成された一対のガイド用突起の一方が嵌込まれる嵌合孔が穿設されていると共に、該嵌合孔の後部の直線部をロック係合部とし、該ロック係合部はその断面形状において略円形状に形成されていることを特徴とする折り畳み式シート等のストライカ構造。」

(2) 明細書中第5頁第11行目乃至第19行目に「…回動し、…係合を外す。…」とあるを、「…回動するリンク24がY方向に回動すると、該リンク24の下部24bは、前記ロックデバイスペース10と該ロックデバイスペース10に固

特許庁
58. 7. 4
RUBIN

着されたブラケット25との間に支軸26により
回動自在に枢支されたフック3の上端部3b
に当接し、該フック3をロック方向に付勢し
ているスプリング27のばね力に抗して、該上
端部3bを押して、該フック3がY'方向に回
動する。フック3がY'方向に回動すると、該
フック3の鉤状をなす下端部3aがストライ
カ本体1から外れ、ロックが解除される。…」
と訂正。

- (3) 明細書中第7頁第6行目に「有する、…」
とあるを、「有し、かつ、…」と訂正。
- (4) 明細書中第7頁第7行目に「…一方が嵌込
まれる…」とあるを、「…一方が、シートク
ッションを着座状態になるよう水平にセット
したとき嵌込まれる…」と訂正。
- (5) 明細書中第8頁第3行目に「…の側面…」
とあるを削除。
- (6) 明細書中第8頁第9行目に「係合部44の、…」
とあるを、「係合部44には、…」と訂正。
- (7) 明細書中第8頁第11行目に「…部分44aは、

…」とあるを、「…部分44aが形成される。

該部分44aは、…」と訂正。

- (8) 明細書中第10頁第6行目に「…デバイスベ
ース、…」とあるを、「…ロックデバイスベ
ース、…」と訂正。